Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11424

07. 09. 98

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/11375 –

Schiffbarkeit des Weser-Nebenarms Fedderwarder Priel

Beim Fedderwarder Priel handelt es sich um einen Nebenarm der Weser, der früher eine schiffbare Tiefe von 12 m aufwies und an dem mehrere Häfen der Gemeinde Butjadingen liegen. Durch verschiedene Wasserbaumaßnahmen in der Vergangenheit – u. a. die Verlegung der Weser-Fahrrinne, den Landanschluß von Lütjens 1 sowie die Vertiefung der Fahrrinne – ist dieser Priel heute weitgehend, ab dem Burhavener Siel, völlig verschlickt.

Diese Verschlickung bedroht sowohl den Fremdenverkehr wie auch die Fischerei der Gemeinde Butjadingen, die mit eigenen finanziellen Mitteln nicht in der Lage ist, den Wasserweg zur Weser durch Ausbaggerungen offenzuhalten. Durch die weitere geplante Vertiefung der Weser auf 14 m unter SKN (Seekarten-Null) wird die Verschlickung weiter zunehmen.

Bei dem äußeren Teil des Fedderwerder Priels handelt es sich um eine Seewasserstraße. Beim inneren Teil des Priels um eine Binnenwasserstraße, für deren – allerdings nicht tidenunabhängige – Schiffbarkeit das Bundeswasserstraßengesetz angewendet werden müßte und somit der Bund für die Unterhaltung zuständig wäre.

In den Beratungen zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (Drucksache 13/7955) wurde erwogen, diesen zwischen Bund und dem Land Niedersachsen umstrittenen heutigen Rechtszustand klarzustellen. Hierzu sollte das Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes bei Nr. 64 (Weser) um den Fedderwarder Priel ergänzt werden.

Der Bund geht davon aus, daß es Aufgabe des Landes sei, die Zufahrten zum Fedderwarder Priel offenzuhalten. Er vertritt die Auffassung, daß es sich beim Fedderwarder Priel um ein Fahrwasser, nicht um eine Fahrrinne handele und daß aufgrund fehlender Planfeststellung auch keine entsprechende Freihaltungsverpflichtung bestünde. Durch die seinerzeit beantragte Klarstellung im Bundeswasserstraßengesetz würde die Freihaltung des Fedderwarder Priels in Zukunft eindeutig als Aufgabe des Bundes definiert.

Vorbemerkung

Es ist richtig, daß es sich beim Fedderwarder Priel ursprünglich um einen Nebenarm der Weser handelte. Dieser entwickelte sich aber bereits lange vor der ersten Weserkorrektion (1891) im wesentli-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. September 1998 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

chen infolge natürlicher Sandwanderungen und Schutzmaßnahmen des Landes zu einem Priel. Die Verschlickung begann bereits Mitte des letzten Jahrhunderts und ist daher, soweit ersichtlich, nicht auf Wasserbaumaßnahmen des Bundes zurückzuführen. Dies wurde zuletzt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den 14 m-Ausbau der Weser gutachterlich bestätigt. Etwas anderes könnte sich allenfalls aus dem im Planfeststellungsbeschluß angeordneten umfangreichen Beweissicherungsprogramm ergeben. Solange entsprechende Ergebnisse aber nicht vorliegen, besteht für den Bund keine Verpflichtung und keine Möglichkeit zur Freihaltung des Fedderwarder Priels.

Weder die ausdrückliche Aufnahme des Fedderwarder Priels in das Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes noch die Begriffe Fahrrinne oder Fahrwasser führen hier zu einem anderen Ergebnis:

Die Aufnahme des Fedderwarder Priels in das Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes würde lediglich klarstellen, daß es sich, soweit der Fedderwarder Priel in den Mündungstrichter der Weser fällt, um einen Teil der Binnenwasserstraße Weser handelt. Dies ist vom Bund aber nie bestritten worden. Für die Frage der Unterhaltung kommt es vielmehr entscheidend auf die Regelung des § 8 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) an. Danach umfaßt die Unterhaltung der Binnenwasserstraßen nicht die Zufahrten zu den Häfen (§ 8 Abs. 3 WaStrG). Um eine solche handelt es sich aber bei dem Binnenwasserstraßenteil des Fedderwarder Priels.

Der Begriff „Fahrwasser" ist in der Binnen- bzw. Seeschiffahrtsstraßenverordnung definiert und bezeichnet den ggf. gekennzeichneten, für den durchgehenden Schiffsverkehr nutzbaren Teil einer Wasserfläche. Seine Ausmaße hängen von den natürlichen Verhältnissen, insbesondere vom jeweiligen Wasserstand ab. Demgegenüber ist eine Fahrrinne ein ausgebauter Teil des Fahrwassers, deren Linienführung, Tiefe und Breite in der Regel in einem Planfeststellungsverfahren festgelegt werden. Dieser ausgebaute Zustand wird grundsätzlich auch durch Unterhaltungsmaßnahmen aufrechterhalten. Ob und in welchem Umfang ein solcher Ausbau und die entsprechenden Unterhaltungsmaßnahmen durch den Bund durchgeführt werden, hängt im wesentlichen vom tatsächlichen Bedarf und der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen ab. Der Fedderwarder Priel erfüllt die hierfür erforderlichen Kriterien nicht.

Dementsprechend hat inzwischen auch das Land Niedersachsen eigene Schritte unternommen und wasserbauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse im Fedderwarder Priel untersuchen lassen.

1. Handelt es sich bei den im Bundeswasserstraßengesetz unter Nr. 64 aufgeführten Bestandteilen der Weser um Fahrwasser oder Fahrrinnen?

Es handelt sich um Fahrwasser.

2. Bestätigt die Bundesregierung die in den Beratungen geäußerte Auffassung, daß es sich beim Fedderwarder Priel um ein Fahrwasser, nicht um eine Fahrrinne handele und daß aufgrund fehlender Planfeststellung auch keine entsprechende Freihaltungsverpflichtung besteht?

   Wenn ja, wie wurde die Unterscheidung zwischen Fahrwasser und Fahrrinne mit den o. g. Konsequenzen grundsätzlich und in vergleichbaren Fällen geregelt?

Die Bundesregierung bestätigt, daß es sich beim Fedderwarder Priel um ein Fahrwasser handelt. Zu den übrigen Fragen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der im Fall des Fedderwarder Priels vertretenen Position für andere vergleichbare Fahrwasser an Nord- und Ostsee?
4. Wie viele und welche vergleichbare Fahrwasser an Nord- und Ostsee sind hiervon betroffen?
5. Mit welchen zusätzlichen Unterhaltungslasten müssen die betroffenen Küstenländer (aufgeschlüsselt pro Bundesland) jährlich rechnen?
6. Erwartet die Bundesregierung juristische Auseinandersetzungen mit Küstenländern um die Frage der Kostenübernahme für Unterhaltungsmaßnahmen, oder wie will sie derartige Auseinandersetzungen vermeiden?

Die für den Fedderwarder Priel vertretene Position gilt entsprechend für alle anderen Bundeswasserstraßen. Demgemäß ergeben sich keine besonderen Konsequenzen, insbesondere verändern sich nicht die Unterhaltungslasten der Küstenländer. Die Bundesregierung erwartet auch keine juristischen Auseinandersetzungen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333